



PRÓLOGO A LA PRIMERA EDICIÓN

Para un viejo peregrino leonés como yo, que ha vivido rodeado de llanuras y protegido por un muro de montañas, siempre con los pies bien firmes sobre la tierra, no es fácil imaginar la aventura de atravesar los mares. En las primaveras, el ondulado movimiento de los campos de cereal, doblándose al compás del viento, me hacía imaginar, quizás románticamente, cómo sería la experiencia de navegar, pero mientras me dejaba llevar por estos pensamientos era consciente que tenía los pies bien firmes y plantados sobre el suelo de mi tierra leonesa.

Mi idea del peregrino siempre ha recreado a un caminante con el calzado cubierto por el polvo del Camino, a lo máximo por barro si el tiempo era adverso, porque a Santiago se llega andando ¿o no? Así ha sido a lo largo de los siglos.

Por eso cuando Juan Caamaño me pidió que le ayudaría a presentar este libro, que trata sobre Rutas Marítimas, que en realidad son Caminos, pero de agua salada, y habla de peregrinos que se dirijan a Santiago desde remotos lugares, subidos en frágiles embarcaciones, me sentí acorralado, ¿cómo hablar de un mundo totalmente desconocido para mí? Tenía que documentarme previamente, y la mejor manera de hacerlo era, sin duda, sumergirme en el libro.

Su lectura me ha sorprendido de principio a fin. Me ha mostrado un mundo totalmente desconocido y apasionante, a la vez que he sufrido con las penalidades de la vida en los barcos, y nosotros, los caminantes, nos quejamos de las ampollas... Ya lo expone Juan en su presentación: «El que no sepa rezar que vaya por esos mares, verá que pronto lo aprende sin enseñárselo nadie», y me parece curioso que temiendo tanto el comportamiento de estas aguas, los marinos se dirijan a ellas con la galantería del trato a una mujer, para ellos es «la mar», su compañera.

El contenido del libro me ha entusiasmado, me ha parecido un complemento esencial para entender aún mejor el ánimo de la peregrinación. Teníamos una carencia que creo sinceramente Juan Caamaño ha sabido cubrir habilidosamente, un trabajo que nace del importante proyecto de colaboración que, desde hace años, mantenemos la Federación Española con el Instituto Geográfico Nacional (IGN/CNIG) y que está dirigido a la obtención de los planos que recogen las distintas rutas jacobeanas, entre las que figuran las históricas, y entre las cuales se hallan, evidentemente, las Rutas Marítimas.

Al objeto de acometer un trabajo con fundamento que permitiese identificar los puertos de salida y de recalada, que desde los diferentes reinos y países europeos transportaban peregrinos hasta nuestras costas, Juan Caamaño se ha sumergido en un profundo proceso de investigación, de cuyo resultado ahora podrá disfrutar el lector, igual que lo hice yo.

Partiendo de la primera navegación en este sentido, las que realizó el propio apóstol Santiago, tanto de vivo como de muerto, Juan nos relata de donde partían esas naves, tanto de los países del norte como de los del mediterráneo, y qué rutas seguían; nos lleva de la mano hasta las Cruzadas, donde los peregrinos participaron, y nos entretiene con relatos de reconocidos peregrinos.

Pero Juan Caamaño, consciente que este libro llegará a manos de muchos legos en eso de navegar, ha ido un poco más allá y nos entretiene, a la vez que ilustra, con unas interesantes pinceladas sobre cómo se construían los barcos, los distintos tipos de embarcaciones y cómo fueron evolucionando, las ventajas que aportaron al comercio y la influencia de los peregrinos. Y va más allá. Si queremos entender mejor la experiencia por la que tuvieron que pasar estos

peregrinos, se hace obligada la lectura del capítulo dedicado a la vida a bordo, sus penurias y peculiaridades; no os dejará indiferentes.

Como presidente de la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago, agradezco a Juan Caamaño su esfuerzo al escribir este libro, porque creo que con él se cumple uno de nuestros cometidos en cuanto a difundir, también como peregrino y como persona, por hacerme ver la historia desde otra perspectiva, y por ayudarme a entender que ese otro mundo, no tan firme como el suelo leonés, tiene mucho que enseñarnos todavía.

No es un trabajo completo, los estudios de investigación históricos nunca lo son pues siempre hay opiniones, puntos de vista y nuevas apor-

taciones que nos hacen cambiar planteamientos, pero es un nuevo Camino abierto que cumple a la perfección con la divulgación histórica del fenómeno jacobeo. Es, además, el mejor complemento al mapa de las Rutas Marítimas, editado por el IGN, que le acompaña, pero sobre todo es una prueba palpable del trabajo que se está llevando a cabo desde la Federación Española, con el carácter de voluntariedad que nos caracteriza.

Juan, gracias por tu esfuerzo, de empezar a identificar los puertos has pasado a documentar toda una historia, por haber querido compartir tu trabajo con la Federación Española y por la oportunidad de hacerlo al tiempo que presentamos el mapa de las Rutas Marítimas, que cobra aún más sentido con el apoyo de tus letras.

Luis Gutiérrez Perrino

Presidente de la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago (2016-2022)





PRÓLOGO A LA SEGUNDA EDICIÓN

Entre los buenos recuerdos que la vida me ha regalado, tengo muy presente la imagen de tres amigos alrededor de una mesa rodeados de planos, mapas y gráficos, junto a tablas de números y letras, trabajando en la cartografía de los caminos por tierras europeas con dirección a Santiago de Compostela. Tres amigos, Pilar, Josechu y quien estas palabras escribe. Y así fue durante un tiempo, hasta que un cuarto personaje, salido de las profundas aguas del mar, comenzó a formar parte de esa imagen. Este era Juan, el autor de este libro, y en aquel entonces un amigo con conocimientos y experiencias en la historia de la peregrinación marítima a Santiago.

Aquella imagen se fue multiplicando con el paso del tiempo, convirtiéndose unas veces en reuniones intensas de trabajo y otras en amenas tertulias, donde el mar, o la mar, según quien lo mencionase, –pues tanto Juan como Josechu son marinos de profesión– se convertía en protagonista de nuestros trabajos. Así comenzó la aventura de plasmar sobre los mapas, junto a los caminos terrestres, las rutas marítimas que desde lejanos lugares surcaban los barcos teniendo como destino las costas gallegas en unos casos, y en otros los puertos españoles del litoral peninsular.

A medida que el trabajo iba adquiriendo forma, el vocabulario náutico se iba haciendo familiar. El típico saludo «Buen Camino» en la peregrinación terrestre, era sustituido en este ámbito marineró por «Buena singladura», acompañado de términos como rumbo, derrota, milla náutica o nudos. Si la conversación se centraba en los barcos, surgían vocablos como eslorá, manga, babor, estribor, barlovento o sotavento. Pero si algo nos llamaba la atención a los neófitos era que a bordo de los barcos no hay cuerdas, hay cabos.

Tengo que agradecer a Josechu y a Juan, el habernos introducido en este mundo tan alejado de nuestra vida cotidiana; y que su pasión nos la hayan transmitido con tanto entusiasmo.

Conocíamos ya los «caminos del mar», también los diferentes tipos de barcos empleados, pero faltaba poner la mirada en las personas, los peregrinos que se embarcaban poniendo su vida bajo la protección del apóstol Santiago y, también, en la pericia del capitán de la nave y la tripulación. Algunos, los menos, tenían nombre y apellidos, e incluso habían dejado un relato personal de sus viajes, pero en su gran mayoría eran personas anónimas cuyas experiencias a bordo de los barcos, a tenor de lo que íbamos conociendo, nos sobrecogían.

Llegados a este punto, fuimos conscientes que aquellas historias y vivencias eran merecedoras de ser contadas, trabajo que Juan asumió y puso por escrito, pero dejando claro, y me tomo la libertad de usar sus propias palabras, «aunque yo aparezca como autor, es un trabajo de los cuatro, pues de una manera u otra todos lo hemos hecho posible».

Tres años han transcurrido desde que las páginas del libro *Peregrinaciones por mar a Compostela* vieron la luz, un tiempo donde su difusión ha permitido a los amantes de la historia jacobea conocer en profundidad la peregrinación marítima, y como bien dice Manuel F. Rodríguez, experto peregrino jacobeo, «faltaba la obra que contextualizase toda esa labor investigadora en la propia Inglaterra y la pusiese en relación con las peregrinaciones marítimas procedentes del resto de Europa, mucho menos estudiadas... ese es el vacío que resuelve Caamaño». O como ha escrito Vicente Malabia, otro buen conocedor del mundo jacobeo: «Intensamente evocadoras las peregrinaciones de los cruzados que en la navegación a Tierra Santa tienen planes

para acercarse a Compostela, los relatos de peregrinos por mar que agradecen el buen tiempo, el viento favorable y temen sobrecogidos los vientos malos y las tempestades grandes».

El éxito de la primera edición nos ha llevado a emprender la aventura de editar una segunda, para lo cual los cuatro amigos hemos vuelto a recuperar, con la misma ilusión de entonces, aquella imagen de trabajo conjunto, para ofrecer, como novedad en esta segunda edi-

ción, la inclusión de las rutas marítimas desde la isla de Malta, que dan lugar a lo que ya es conocido como «Camino Maltés». Esta nueva singladura que, seguro, tendrá continuidad, da fe de la enorme importancia de las rutas marítimas para el mundo jacobeo.

Querido lector, prepárate para disfrutar del nuevo camino que te ofrecemos. Y para rematar en términos marineros: Timonel, «¡Caña a la vía!».

Jorge Martínez-Cava

Presidente de la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago (2022 -)



ESTATUA DE SANTIAGO
Barrio de Santa Lucía. Cartagena



INTRODUCCIÓN

Una mirada a los Caminos de Santiago a lo largo de los siglos nos muestra la imagen clásica del peregrino jacobeo: caminante con sombrero de ala ancha, capa y esclavina, calzado fuerte apropiado para las largas jornadas, escarcela, bordón en la mano y calabaza en la cintura. Bella estampa la del peregrino, cuya representación artística quedaba realzada por la concha o venera que colocada en el sombrero o en la esclavina indicaba que el caminante tenía como meta la ciudad de Compostela. Pero no debemos olvidar que hubo «otro» peregrino, aquel que hizo uso del mar como camino para llegar a tierras de Galicia, y cuya peregrinación se desenvolvía en tres fases: la primera, caminar desde la puerta de su casa a una ciudad portuaria; la segunda, embarcar en un buque que le llevara a tierras gallegas o puertos cercanos, y la última, ponerse de nuevo a caminar hasta alcanzar la visión de la catedral compostelana.

Las peregrinaciones marítimas a Santiago de Compostela son conocidas desde el siglo XI, cuando han transcurrido doscientos años de la *Inventio* de la tumba del Apóstol Santiago. Las crónicas de los siglos XII y XIII, en pleno auge de la peregrinación jacobea por los caminos del continente europeo, reflejan un número significativo de personajes de la nobleza o de la jerarquía eclesiástica que llegaban en barco a Galicia procedentes del norte de Europa, incluyendo en este grupo a los cruzados que en su navegación a Tierra Santa hacían escala en Galicia para visitar la tumba del Apóstol. También hubo peregrinos de otra condición, los que en el Mediterráneo se dirigían por mar a Tierra Santa; el *Codex Calixtinus*, en su Libro II, recoge veintidós milagros realizados por el Apóstol, de los cuales cinco tienen relación con peregrinos que iban a bordo de sencillas naves, y que ante las dificultades o peligros imploraron su ayuda, prometiéndole que si les conservaba la vida irían a visitar su tumba.

Esta situación inicial cambió a partir del siglo XIII cuando las peregrinaciones por mar comenzaron a crecer al amparo de las relaciones comerciales que mantenían los comerciantes de las diferentes ciudades portuarias del norte europeo. Transportar peregrinos, junto con las mercancías, suponía un negocio muy lucrativo para los armadores, hasta tal punto que la rentabilidad del viaje estaba determinada por el puerto de salida y llegada, la ruta que se escogía, las escalas, la duración del viaje y el tiempo de estancia en cada puerto. Otros factores también influyeron en este incremento de la peregrinación por mar; unos debido a las enfermedades provocadas por la Peste Negra de 1348 –una verdadera pandemia que acabó con un tercio de la población europea– y otros relacionados con la inseguridad de los caminos terrestres a raíz de la guerra de los Cien Años (1337-1453) entre Inglaterra y Francia, motivada, además de por cuestiones políticas y dinásticas, por la disputa de la soberanía de la región de Aquitania.

Un aspecto a tener en cuenta es que del mismo modo que los caminos a Santiago por tierra sufrieron a lo largo de los siglos modificaciones en los trazados e infraestructuras, también la peregrinación por mar se fue adaptando a los cambios que se producían en el ámbito marítimo, que afectaban a las instalaciones y servicios que ofrecían los puertos, los tipos de barcos utilizados, las rutas de navegación, la seguridad en el mar o la vida a bordo, todo lo cual influía en que la peregrinación fuera una aventura placentera o un viaje lleno de penalidades.

Las consecuencias en lo que afecta a las rutas marítimas fueron muchas, pudiendo resumirlas en tres:

1. Los avances en la construcción naval y en el velamen empleado mejoraron la seguridad de la navegación, lo cual supuso una mayor capacidad para llevar mercancías e incrementar el número de peregrinos a bordo.
2. Se produjo un cambio en las rutas de navegación originales, fruto de tener mayores conocimientos náuticos; si en un principio la navegación era de cabotaje, a vista de costa, haciendo frecuentes escalas en diferentes puertos para aprovisionarse de víveres y agua, ahora los barcos hacían menos escalas y la ruta era directa a Galicia o a puertos del Cantábrico.
3. Aumentó el número de peregrinos que desde los países del norte de Europa decidieron hacer uso de los barcos, evitando la inseguridad de los caminos terrestres y las enfermedades.

Nace así en el siglo XIV, y se consolida en el XV y XVI, la peregrinación marítima como un fenómeno colectivo y habitual, lo que llevó a las autoridades a regular este tráfico marítimo, imponiendo a los propietarios de barcos la exigencia de licencias para poder transportar peregrinos. Es un hecho que el número de licencias concedidas por la Corona inglesa se incrementaba significativamente en los Años Santos –entre 1372 y 1501 fueron diecisiete los años jubilaes– al aumentar los peregrinos que deseaban visitar la tumba del Apóstol y ganar las indulgencias que se ofrecían. Mientras tanto, en el Mediterráneo la toma de Constantinopla por los turcos otomanos en 1453, su posterior expansión hacia el oeste y las ulteriores batallas navales contra los aliados cristianos –valga como muestra la batalla de Lepanto en 1571– influiría negativamente en las peregrinaciones desde Oriente por la inseguridad que suponía la navegación.

En el siglo XV y la primera mitad del siglo XVI, junto a los barcos procedentes de Inglaterra, crece el número de los que partían desde puertos de Alemania, Dinamarca, Suecia y Flandes. Pero la situación cambió debido a dos hechos históricos que tuvieron consecuencias negativas en la peregrinación jacobea: la ruptura del rey de Inglaterra Enrique VIII con la Iglesia de Roma, y el auge del protestantismo en el norte de Europa. El primero supuso una gran disminución de las peregrinaciones procedentes de Inglaterra, mientras que el segundo redujo considerablemente la peregrinación por tierra de alemanes y flamencos, así como las peregrinaciones marítimas desde los países del Báltico y los escandinavos.

Pero no solo los protestantes criticaban la peregrinación como una experiencia auténtica de la vida del cristiano. Famosos humanistas, como Erasmo de Rotterdam, también la rechazaban, al defender la peregrinación interior del alma sobre la peregrinación física; en su obra *Elogio de la locura* llega a decir: «Hay quien llega a ir a Jerusalén, a Roma y hasta a Santiago de Compostela, en donde nada tienen que hacer». Tampoco Roma ayudaba a los jacobeos; la Contrarreforma promovida por la Santa Sede impulsaba las peregrinaciones hacia la ciudad de Roma y a los santuarios marianos, con el fin de reafirmar dos aspectos que eran muy cuestionados por los protestantes: el papado y el culto a la Virgen.

El siglo XVII se caracteriza por un incremento de los peregrinos italianos, muchos de ellos de la nobleza, que viajan por tierra o por mar con un gran séquito y aprovechan el viaje para conocer nuevas tierras así como establecer relaciones diplomáticas en los reinos que visitan. Es en este período cuando los puertos del levante español verán un incremento en la llegada por barco de peregrinos procedentes principalmente de puertos de Italia que recogían a quienes llegaban del centro de Europa, Oriente, Grecia y la propia Italia, quienes tras desembarcar continuaban la peregrinación a pie.

Durante los dos siglos siguientes, el XVIII y XIX, las peregrinaciones por mar dejan de tener un carácter regular para ser algo ocasional. Desaparecen las rutas marítimas como las hubo en el pasado, aunque algunos de los peregrinos, por su lugar de procedencia, continente americano, Egipto, Siria, Persia o Turquía, tuvieron que hacer uso del mar para llegar a puertos del norte, sur o el levante español. Son siglos donde, además, la peregrinación no se ve favorecida; el pensamiento ilustrado del Siglo de las Luces consideraba la visita a los santuarios como una superstición popular y a los peregrinos como vagos, personas que no aportaban nada a la sociedad.

En el siglo XIX diversos acontecimientos influyeron negativamente en la peregrinación: la revolución francesa, las guerras napoleónicas, la Desamortización española, que arruinó la mayor parte de la estructura asistencial en los caminos, y las guerras carlistas en el norte de España. Pero los peregrinos seguían llegando a Compostela; diversos trabajos llevados a cabo, relativos principalmente a los registros de peregrinos alojados en los principales hospitales,

como Roncesvalles, Santiago y Oviedo, demuestran que aunque hubo un descenso en el número de peregrinos, los caminos seguían siendo ocupados por extranjeros y españoles. Los archivos del Hospital Real de Compostela y la Catedral registran para el período 1802-1905 un número de 17.000 peregrinos, de los cuales el 30% eran extranjeros.

Llegados al siglo XX, lo más significativo en cuanto a la peregrinación por mar es la presencia en el primer cuarto del siglo de buques de la Marina Británica en aguas de las rías de Arosa, Pontevedra y Vigo, con objeto de hacer escala en su tránsito hacia el Mediterráneo o el Atlántico Sur. No estaba en sus fines la peregrinación, pero las visitas fueron aprovechadas por los oficiales y marineros católicos, normalmente de procedencia irlandesa, para visitar la tumba del Apóstol Santiago. Este siglo despide a la catedral compostelana superando los 150.000 peregrinos, números que irán en aumento a medida que el XXI va cumpliendo años. Ante tanta diversidad de personas y motivos, no podían faltar las iniciativas de quienes han decidido recuperar la peregrinación por mar, unas veces de forma individual y otras fomentadas por las instituciones públicas o privadas.

Con independencia del período histórico, para los peregrinos el viaje sobre la cubierta de un navío suponía añadir más incertidumbre al hecho de peregrinar. Si los caminos por tierra ya ofrecían sus propias sorpresas e inseguridades –a los que el peregrino se enfrentaba con los pies en el suelo– el mar tenía reservado otros peligros e incomodidades propias de la vida a bordo que solo podían afrontar elevando sus plegarias al Cielo; un viejo adagio servía de aviso a los peregrinos: «quien no sabe rezar métase en el mar».

Junto a los hechos históricos que se narran, el lector encontrará en las páginas siguientes al verdadero protagonista de la historia de

las peregrinaciones por mar, que no es otro que la persona del peregrino, cuyo asombro ante la majestuosidad del mar se vive también hoy cuando las aguas de océanos y mares nos acompañan en ciertos momentos de nuestra vida, y esto es lo que le ha ocurrido al autor de estas páginas. Su profesión como oficial de la Armada Española le ha permitido surcar diferentes mares en múltiples singladuras, y, de todas ellas, siempre le han merecido un recuerdo especial aquellas en que pudo navegar por las mismas aguas que antes lo habían hecho miles de peregrinos, ya fueran las del norte europeo o del Mediterráneo. Fueron singladuras donde a sus cometidos profesionales se unían deseos y vivencias personales muy jacobeanas. En la mar mirar las aguas y el firmamento con ojos de peregrino, sintiendo el mismo asombro que aquellas gentes ante el misterio de unas aguas y un horizonte infinito que la mano del peregrino nunca lograba alcanzar. También rememorar sus miedos e incertidumbres ante las adversidades propias de moverse en un entorno unas veces placentero y otras tormentoso. Y finalmente un deseo que se hacía realidad al entrar en los puertos bañados por las aguas del Báltico, Atlántico, Mar del Norte, Cantábrico o Mediterráneo: buscar un indicio, un signo o una señal de la presencia de antiguos peregrinos y del culto que al Apóstol le rendían. En aquellas singladuras comenzaron a forjarse las páginas de este libro.

¿Qué nos dicen hoy aquellos peregrinos del mar? Que fueron muchos los caminos marítimos y rara vez placenteros, pues si hay quien dejó su vida en los Pirineos, en los Montes de Oca o la meseta castellana, por referirnos al Camino Francés, también fueron muchos los peregrinos que entregaron su alma en las aguas del Báltico, el Atlántico, el Cantábrico o el Mediterráneo, siempre con el nombre del Apóstol en sus labios. Para ellos vaya nuestro recuerdo y admiración.



MAPA DE CONTACTOS Y RELACIONES COMERCIALES DURANTE LA EDAD DEL BRONCE
Exposición temporal GALAICOS. Museo Arqueológico Nacional. Enero 2019